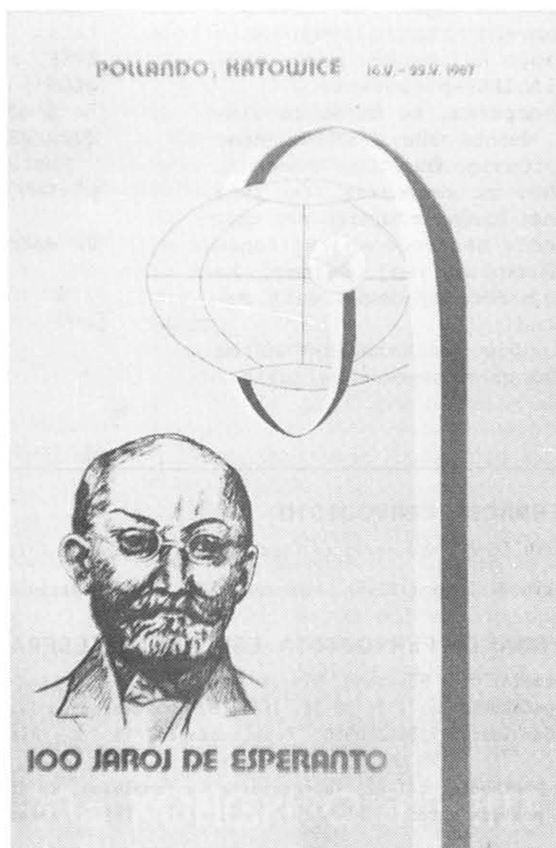
INTERNACIA FERVOJISTO



39a jaro N-ro 3 1987

Per plurkolora afiŝo la LKK invitas al IFEF-kongreso en Pollando, la patrujo de Esperanto, okaze de ties 100 jaroj.



REDAKTORA BABILO

Kelkfoje estas pli malfacile ol alifoje redakti la Internacian Fervojiston.

Kelka materialo troviĝas, al alia mankas prilaboro, ankoraŭ mankas io - do kreu!

Ankoraŭ ŝvebas iome, kiel utiligi la materialon de la literatura konkurso por la 37a IFEF-kongreso en Vejle "Bonvojaĝu". En la jena numero de IF ni presas unu el la originalaj prozaj verkoj "Blinde tra Balkano", kaj ni ankaŭ trovis pritakson de prifervojista poemo de Julio Baghy.

Priliteratura ankaŭ estas la kolora aldonaĵo, kiu temas pri du noveldonitaj libroj, kies koncipon kaj akuŝon grave helpis la IFEF-prezidanto.

Ni esperas, ke antaŭ la okazigo de la 39a IFEF-kongreso vi ricevis ĉi tiun numeron, kvankam mi ne scias, ĉu tute ĝustas ĉiuj informoj pri ĝi. La poŝto ne tro bone kaj rapide funkcias, kaj ŝajnas, ke kelkaj decidoj devas esti refarataj.

Do, ĝis en Katowice aŭ en postkongresa numero en julio.

Red.

FERVOJFAKAJ ELDONAĴOJ

Kie troviĝas la diversaj eldonaĵoj kaj kiel akiri ilin?

Kelkfoje ni legas en IF kaj aliloke anoncon aŭ noticon pri LA VERDA RELO, pri KELKAJ PENSOJ PRI LA STATO DE LA FERVOJOJ KAJ DE ESPERANTO KIEL FERVOJA FAKLINGVO, pri la konvencio COTIF, pri la HISTORIO de IFEF, pri aliaj fervojfakaj eldonaĵoj en Esperanto.

Plej diversloke ili estas akireblaj kaj tio verŝajne malgrandigas la vendadon/distribuadon.

La estraro de IFEF decidis provi helpi pri tio, kaj unuavice ni petas ĉiujn eldonintojn de fervojfakaj kajeroj, gravaj artikoloj, tradukaĵoj ktp, sendi po 1 ekzempleron - aŭ detalan informon - al la kasisto de IFEF, s-ro Henning Hauge, Banegårdspladsen 14, DK-9700 Brønderslev (deĵora adreso: Tktl H Hauge, kmp AALBORG/DSB).

Poste ni publikigos plejeble kompletan liston.

La estraro.

INTERNACIA FERVOJISTO

Dumonata fervojfaka revuo en Esperanto kaj organo de Internacia Fervojista Esperanto-Federacio

Redakcio: E Henning Olsen, Åderupvej 182, DK-4700 Næstved.

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

Sekretario: Otto Rösemann, Ringstrasse 14 D, D-3067 Lindhorst.

Dana poŝtĉekkonto: 1 25 80 36, IFEF, Banegårdspladsen 14, DK-9700 Brønderslev.

Dana bankkonto: 7353-350550, Provinsbanken, DK-9800 Hjørring (pagante per bankkonto aldonu 25 DKK por bankelspezoj).

Svisa bankkonto: 471-02, Thurgauische Kantonalbank, CH 8590 Romanshorn.

Svisa poŝtĉekkonto: CH 85-4110-5 Frauenfeld, IFEF, Banegårdspladsen 14, DK-9700 Brønderslev.



39A IFEF-KONGRESO
16A-22A DE MAJO 1987
KATOWICE - POLLANDO

Konstanta adreso:
39a IFEF-kongreso
Slaska DOKP
Al.Roździeńskiego 1
PL-40-202 KATOWICE

Klarigo pri pagado

Montriĝis, ke la informo en IF n-ro 2/1987 paĝo 19, ke oni devas antaŭpagi ankaŭ ekskursojn kaj komunan manĝon, ne estas vera. Tion ni povos ordigi surloke post alveno. La redakcio bedaŭras la misinformon, kiun ni tamen ricevis skribe de LKK.

Uniformparado

Estas antaŭvidita paradon de fervojaj uniformoj. Almenaŭ kvar landoj ĝis la 27a de marto anoncis sin: B, DK, D kaj N.

Kompletigo de provizora programo (IF n-ro 2/1987 paĝo 20)

Merkrede je h 13a-14a: Redaktora Kunveno, dum kiu ni traktu i.a. tradukadon de artikoloj en IF en naciajn lingvojn kaj aperigon en lokaj periodaĵoj.

Vendrede 22.5.je h 11a-13a: Kunveno pri movadaj aferoj.

Dimanĉe je h 8a-9a verŝajne okazos ekumena diservo. Bonvolu informiĝu surloke.

Reprezentado de FISAIC

Altranga jugoslavo el Beograd, s-ro Nikdić, reprezentos FISAIC dum la inaŭguro.

Mesaĝo de LKK

La unuan fojon en la historio de la Esperanto-movado Pollando estas kongreslando de IFEF. Ĉi tiu grava evento efektiviĝos en nia lando okaze de la 100jara Jubileo de la lingvo.

Ni estas certaj, ke nia kongreso en tiu jubilea jaro nepre kontribuos al plua firmigo de nia fervojista amikeco por paco kaj interkompreniĝo inter la popoloj de la tuta terglobo.

POLLANDO - geografia informo

Pollando estas la dua laŭ grandeco eŭropa socialista ŝtato. Ĝi nombras pli ol 37 milionojn da loĝantoj uzantaj la polan lingvon, kiu apartenas al la slavaj lingvoj.

Administre la lando estas dividita en 49 vojevodioj.

La geografian situon inter Balta Maro kaj montoj Karpatoj oni povas determini kiel centron en Eŭropo. Ĝi estas malaltaĵa lando, nur laŭ la sudaj limoj de la lando etendiĝas la montoĉenoj de Sudetoj kaj Karpatoj. La plej alta montoĉeno estas Tatroj.

La ĉefurbo de Pollando - Varsovio - situas en la meza parto de la lando, ĉe la plej granda pola rivero Vistulo. Varsovio estas administra, scienca, kultura, industria kaj turisma centro.

Aliaj gravaj urboj estas Łódź, Wrocław, Poznań, Gdańsk, Szczecin, Katowice, Bydgoszcz, Lublin kaj Krakovo - la iama ĉefurbo de Pollando. Vizitindaj estas multaj regionoj de la lando, ekzemple: Balta marbordo kun larĝaj, sabloriĉaj plaĝoj, lagoregionoj kun belaj arbaroj, kaj montaroj Sudetoj kun belaj pejzaĝoj, kie ĉijare okazos la Internaciaj Feriadoj en Miedzygórze.

En la suda parto de la lando sur Silezia Altaĵo troviĝas la plej granda industria distrikto de Pollando. La ĉefa urbo de ĉi tiu regio-

no estas Katowice, kie okazos la 39a IFEF-kongreso.

Utilaj informoj

Kongresa AKCEPTEJO troviĝas en la sidejo de Silezia Direkcio de Polaj Ŝtataj Fervojoj, en kongresoficejo. Adreso:Sl, DOKP Katowice, Al. Roździeńskiego 1. Ĝi estas malfermita sabate de la 8a ĝis 18a h.

Informejo funkcios en la stacidomo sabate la 16an kaj dimanĉe la 17an.

Kuracista helpo. En kongresejo deĵoros kuracisto. Mediciara helpo estos senpaga.

Magazenoj estas malfermitaj lunde ĝis vendrede 10a-18a h.

Monŝanĝo eblas en bankoj NBP, en hoteloj de 'Orbis' kaj en vojaĝagentejo 'Orbis' ĉe la strato Armii Czerwonej.

Urba trafiko. Oni povas veturi per aŭtobusoj de WPK (ruĝa-flaveta koloro) kaj per tramoj.

De hoteloj 'Silezia', 'Centralny', 'Slaski' kaj de la PKP-stacidomo la distanco al kongresejo estas mallonga - ĉ 10-15 min piede. El hotelo PTTK oni povas atingi la urbocentron per tramo aŭ aŭtubuso. Haltejo troviĝas ĉe la strato Dzierżyńskiego. La veturtempo egalas 15-20 min. Biletoj estas malmultekostaj: 6 zl por tramo kaj por aŭtobuso.

Kultura programo

Tuj post la solena malfermo okazos koncerto. Ni aŭskultos muzikon de Rikardo Wagner fare de Granda Simfonia Orkestro de Pola Radio kaj Televizio. Direktos la orkestron s-ro Wicherek Antoni, kantos s-ino Lisowska Hanna - solistino de Germana Ŝtata Opero (Deutsche Staats Oper).

Vi ankaŭ povos admiri belajn folklorajn dancojn, kantojn kaj kostumojn, kiujn prezentos fervoja ensemblo 'Warmia' el Olsztyn. Esperantan spektaklon ludos trupo el Gorzów Wielkopolski.

Dum la kongreso akompanos nin sonoj de fervoj-lerneja orkestro el Gliwice.

Fakprelego

Ĝi temas pri: 50 jarojn de elektra trakcio en Polaj Ŝtataj Fervojoj (PKP) kaj la fervoja ĉeflinio en la sistemo de eŭropaj fervojoj. La fakprelegon prilaboris inĝ Janusz Fortuński.

ALLOGA EKSKURSURBO KUN LONGA HISTORIO

Krakovon fondis - laŭ la legendo - la princo de la gento Wislanie, Krak aŭ Krakus, kiu loĝis en la 8a jarcento sur la monto Wawel (pron.Vavel). La nomon Krakovo kiel grava komerca centro estas menciita unuafoje en la jaro 965 de araba vojaĝanto. Reĝo Boleslavo Chrobry (pron. Ĥrobri) - 992-1025 - konstruigis kastelon kaj katedralon borde de la rivero Vistula (pole Wisla). Reĝo Kazimiro la Renoviganto (1034-1058) deklaris Krakovon sia regejo kaj stampigis monerojn, kiuj menciis Krakovon. Post la detruo far la mongoloj-tataroj en 1241, la ĉefurbo estis rekonstruita laŭ la formo de ŝaktabulo, kiu restis senŝanĝa ĝis hodiaŭ. Sub la reĝo Kazimiro la Granda (1333-1370) Krakovo avancis al la brila ĉefurbo de Pollando kaj ricevis universitaton (1364).

La "ora" epoko de Krakovo sonoris sub la dinastio de la jagielonoj (1386-1572). Multaj eksterlandaj artmajstroj ornamis la ĉefurbon de la unuiĝinta Pola-Litova Grandprinclando.

En 1964 oni festis la 600jaran ekziston de la krakova universitato. En la 70aj jaroj en Krakovo komenciĝis intensaj renoviglaboroj. La malnova parto de Krakovo troviĝas nun en la listo de UNESKO kiel "Homara heredaĵo".

(Laŭ "Tejo-tutmonde")



"EÙRO-CITY"

Nova trajnsistemo
en okcidenta Eùropa.

Trans-Eùrop-Ekspresoj transformiĝis kaj evoluis al Interurbaj trajnoj ("Intercity"), kaj nun la okcident-eùropaj fervojoj enkondukas EùroUrbo-n ("EuroCity") = sistemo de rapidtrajnoj.

La somera horaro 1987 havos 64 tiajn trajnojn, el kiuj 56 estas tagaj trajnoj kaj 8 noktaj. Ili koneksas ĉ 200 urbojn en 13 landoj kun tagnokta kapacito de 50.000 lokoj.

Ciuj tiuj trajnoj portas nomojn kun kultura, historia aù turisma ligo al la koncernaj landoj. La trajnoj havas certan egalan kvaliton kaj servoamplekson kaj minimuman vojaĝrapidon de 90 km/h.

Plej multaj trajnoj havos 1an kaj 2an klasojn, ambaù kun klimatiza sistemo. Manĝvagono aù servado ĉe la sidlokoj devas esti, escepte pri la trajnoj inter Hamburgo kaj Kopenhago, ĉar la pramlinio ofertas eblecojn manĝi. Tamen vendado de refreŝaĵoj kaj manĝetoj okazas de rulvagoneto.

Ne novspecan vagonmaterialon oni uzas. Ke oni tamen deziras lanĉi ion novan (aù plievoluintan), ŝuldiĝas al la fakto, ke daùras kelkaj jaroj, ĝis la grandrapid-trajnoj aperos pli grandskale, sed pro konkurencaj kaùzoj necesas kelkaj pliboniigoj intertempe.

La marko por la "EùroCity"-sistemo estas kreita de Danaj Ŝtatfervojoj.

(Laù "DSBbladet")

EL LA FERVOJA MONDO

Trakoj al fervojstacio "morto"

Kiam falegis la ponto.

Pasis jam 106 jaroj depost unu el la plej teruraj fervojaj katastrofoj. La 28an de decembro 1879 furiozis en Skotlando uragano. La poŝta trajno veturis de Edinburgo al Dundee. Kiam ĝi atingis la sudan parton de la ponto super rivero Tay, la vento transformiĝis en orkanon. En la momento, kiam la lokomotivo troviĝis meze de la 75 metrojn alta ponto, la ŝtalaj mastoj ne eltenis kontraùstari la fortegan blovadon de la ventego. La meza parto de la viadukto enabismiĝis. En la akvon de rivero Tay falis ĉiuj vagonoj kun 80 pasaĝeroj. Ĉiuj trovis tie la morton. Kialo de tiu ĉi katastrofo estis senduba. Erara konstruo de la ponto, malzorgema realigo de la projekto. Kruta ironio de la sorto estas, ke la ponto estis transdonita al trafiko kun luksega pompo nur unu kaj duonan jaron antaù la akcidento.

Ĉu kulpis Ejfelo?

Ankaù la plej granda katastrofo en Svisio iomete similis al tiu skotlanda. Sed la pontego super rivero Birs proksime de Münchenstein falis la 14an de junio 1891 ne dum malbona vetero, sed dum belega, sunoriĉa tago. Ekspertoj poste konfirmis, ke la ponto estis difekta jam de ĝia konstruado.

Kvankam ĝia konstruanto estis la fama franca inĝeniero Aleksandro Gustavo Ejfelo! Ĉu li facilanime faris eraron? La ponto super Birs, konstruita en la jaroj 1874-1875, ne estis destinita por pezaj ŝarĝoj, kiujn oni tie transportis en 1891. Post ekfunkciigo de la pli pezaj kaj pli povumaj lokomotivoj oni plifortigis transversajn latismastojn, sed tio ne sufiĉis.

Popola festo en Münchenstein, kunligita kun prezentado de kantensembloj, altiris multajn spektantojn. Jam ekde mateno alveturigadis la

trajnoj apartenantaj al fervoja kompanio Jura-Simplon centojn da pasaĝeroj. Ankaŭ al la unua posttagmeza trajno, forveturanta el Basel je la 14a15, oni aldonis du vagonojn kun plua lokomotivo, destinita helpi transporti la plifortigitan ŝarĝon. La tuta trajno pezis 324 tunojn. Duonkilometron de la fervoja stacio Münchenstein la trajno traveturis la ponton super rivero Birs. Dek minutojn pli frue tie ĉi traveturis vartrajno pezanta 718 tunojn kaj neniu problemo aperis. Sed dum la momento, kiam lokomotivo de la pasaĝera trajno el Basel traveturis la ponton kaj atingis jam la duan bordon, la ponto en sia meza parto disrompiĝis. Ambaŭ lokomotivoj, la poŝta vagono, ŝarĝvagono kaj la unuaj kvar pasaĝervagonoj falis en la riveron. La kvina vagono restis staranta rande de la trarompita ponto kaj la restanta parto de la trajno sur la bordo. Ekregis nepriskribebla paniko kaj teruro. De malsupre, el riverfluo oni aŭdis vekriojn de la vunditaj pasaĝeroj, veelkriojn pri helpo. Okaze de la akcidento 73 homoj mortis kaj 171 estis vunditaj.

Kunpuŝiĝo de kvin trajnoj.

Dum la unua mondmilito okazis ankaŭ la plej nigra tago de la britaj fervojoj. En Quintinshill tiam forpasis 226 homoj, ĉar relkomutisto forgesis, ke sur destinita trako staris trajno. La postsekvoj de la forgeso estis teruraj. Kvin diversaj trajnoj, la jam menciita, respektive forgesita loka trajno, vartrajno, neŝarĝita karbotrajno, milita transporttrajno kaj nokta ekspreстrajno Londono-Glasgow aperis en tiu ĉi terura kunpuŝiĝo. Unue la milita trajno, veturanta per rapido 110 km/h ektuŝegis la lokan trajnon, starantan sur la sama trako. La lokomotivo de la milita trajno elreliĝis kaj restis staranta transverse sur du trakoj, la vagonoj amasiĝis unu en la aliajn. Kun tiu ĉi amasego da feraĵo kaj malesperaj homoj koliziis la nokta londona ekspreстrajno. La katastrofon pligrandigis la fajrego, aperinta kaŭze de difektita instalaĵo de la enstacia gaslumigo. Kaŭze de tio komencis bruli ankaŭ apude staranta vagonaro kun karbo. Tiuj, kiuj postvivis la kunpuŝiĝon, laŭvorte ekbrulis. Forpasis 214 soldatoj kaj 12 personoj el aliaj trajnoj, tre multaj estis ankaŭ grave vunditaj.

La lokomotivisto avertis vane.

En oktobro 1917 Francio sendis milittrupojn helpe al italaj trupoj, danĝerigitaj far germanaj kaj aŭstriaj batalionoj. Dum decembro la situacio sur la fronto ŝanĝiĝis. Parto de la francoj ricevis permeson forveturi por libertempi. La 17an de decembro 1917 envagoniĝis en tre longan trajnon en apudlandlima stacio Modane multaj feliĉaj, gajaj soldatoj. Sed la lokomotivestro estis plena de duboj. La lokomotivo laŭ destinitaj parametroj povis tiri 144 tunojn. Sed la trajno estis troplenigita, kun homoj kaj varoj ĝi pezis sume 526 tunojn! La lokomotivestro atentigis, ke dum tiuj ĉi cirkonstancoj minacas grava danĝero dum veturo sur la abrupta deklivo al Chambery, tiom pli, ke la reloj estis kovritaj per frostglaciaĵo. Sed liaj atentigoj estis vanaj. Oni ordonis al la trajno forveturi. La lokomotivisto malrapide, singardeme ekveturigis la trajnon. Sed poste jam nenio povis haltigi la katastrofon. La rapido de la trajno ĉiam pli kaj pli kreskis, la bremsado estis nesufiĉa, la ŝarĝo de la trajno trioble superis la bezonatan bremspovumon. La trajno "flugis" malsupren. Dum la sama tempo staris en fervoja stacio Saint-Michel-de-Maurienne trajno plena de vunditaj soldatoj, preparita pluveturi al lazareto en Mondane. En la lasta momento oni rimarkis la danĝeron kaj la trajnon onisukcesis manovri sur alian trakon. Sed la sorto de la pasaĝeroj el Modane jam estis neŝanĝebla. En unu el multaj mallarĝaj kurboj koliziis kun protekta muro la vagono kun

valizoj, de kiu tuj poste fortiriĝis la lokomotivo kun tendro. Je rapido 150 km/h alveturigis la vagonon la ceteraj 18 vagonoj. Dum momento aperis grandega rubaĵo. Okazis nepriskribebla infero, el kiu saviĝis nur 200 homoj. 800 soldatoj ne transvivis la katastrofon! La lokomotivestro Louie Girard en la fortiriĝinta lokomotivo ne pereis. Oni arestis lin, sed post prijuĝo de ĉiuj cirkonstancoj la milittribunalo liberigis lin.

Antaŭkristnaska akcidento.

La 23an de decembro 1933 okazis en Francio la plej granda fervoja katastrofo en la intermilita periodo. La vespera rapidtrajno Parizo - Strassbourg de malantaŭe alveturigis la trajnon el Parizo al Nancy, haltigita en Pomponnes, ĉar antaŭ ĝi oni sendis sur la linion pasaĝertrajnon. La kunpuŝiĝo estis tiom forta, ke la ses lastaj vagonoj de la staranta trajno estis tuj ruinigitaj. La lokomotivestro kaj hejtisto de la rapidtrajno al Strassbourg asertis, ke la signalilo montris veturpermeson. Akuzo pli poste citis, ke la aserto ne estas tute vera, sed nek dum juĝproceso nek pli poste oni tute klarigis la okazintaĵon. Dum la katastrofo perdis la vivon 230 pasaĝeroj kaj pli ol duonmilo estis vunditaj.

Tragedio de la "nigraj" pasaĝeroj.

Sur malgranda suditala montara stacieto en Balvano staris la 2an de marto 1944 du vaporlokomotivoj, preparitaj forveturigi 47 vagonojn de vartrajno tra tunelo Armi al vilaĝo Pontenzo. La vartrajnoj estis tiutempe plenaj de nigraj pasaĝeroj. Dum tiuj ĉi malfacilaj militjaroj multaj strebis eluzi komercadon je la nigra merkato, oni ŝparis ankaŭ vojaĝkostojn. En la vartrajno troviĝis proksimume 600 personojn! La lokomotivoj, en kiuj oni hejtis per malbonkvalita karbo, tiris longon vicon da vagonoj sur la montara deklivo nur kun plej granda fortostreĉo. Kiam la tuta trajno enveturis tunelon, la lokomotivoj cukiĝis lastfoje. La unutraka tunelo baldaŭ pleniĝis per sufoka fumo. La lokomotivisto, hejtistoj kaj plimulto da pasaĝeroj mortis pro sufokiĝo.

Teruro en la antaŭurbo.

Ankaŭ la postmilitaj jaroj alportis kelkajn tragediojn. Ni menciu almenaŭ du el ili. La 22an de februaro 1948 oni nevolonte rememoras en la svisa Wädenswil. Vespere de la menciita tago ĉi tien alveturis trajno, per kiu revenadis el Zürich al Sattel multaj skiintoj. Sed la lokomotivisto erare bremsis kaj ne sukcesis bremsi la trajnon. La lokomotivo per sesdekkilometra rapido surveturis unue haltigilon fine de la senelireja trako kaj poste domon. La katastrofon ne postvivis 22 pasaĝeroj.

La fervoja reto en Londono kaj ĝia proksima ĉirkaŭaĵo estas neordinare densa. Oni ne povas miri, ke de tempo al tempo tie ĉi okazas akcidentoj. En la antaŭurba stacio Harrow and Wesaldstone okazis simila situacio kiel en Quintinshill en 1915. La eksprestrajna lokomotivo el Perth renversiĝis sur la apudan trakon, sur kiu ĝuste proksimiĝis la matena rapidtrajno el Londono al Liverpool. Ambaŭ lokomotivoj de tiu ĉi trajno samtempe kun partoj de vagonruinoj da kelkaj vagonoj estis post karambolo forĵetitaj al perono plena de vojaĝantoj, atendantaj la antaŭurban elektran trajnon. La katastrofo kaŭzis morton al 112 homoj.

Kompilis Jindřich Tomíŝek

ADRESŜANĜO

La ĉefkomitatano de IFEF Lucien De Sutter transloĝiĝis en Bruselo. La nova adreso estas:

Lucien De SUTTER
Avenue Kersbeek 90
B-1190 Bruxelles.

Sporta aktiveco de IFEF-anoj:

PASIS LA 28A IFES EN SARAJEVO



En la lasta semajno de ĉijara februaro okazis sur la terenoj de la XIV vintraj Olimpikoj en ĉirkaŭaĵo de Sarajevo (Jugoslavio) la 28a Internacia Fervojista Esperanto-Skisemajno (IFES). La semajnon (aktive) partoprenis 60-o da ski-amantoj el naŭ landoj: Aŭstrio, Bulgario, Danlando, Ĉeĥoslovakio, Francio, Italio, Svislando, FRGermanio kaj Jugoslavio. Okazigo de tiu ĉi internacia sporta manifestacio de fervojistoj-esperantistoj estis fakte la unua internacia manifestacio en la jubilea - 100a - jaro de Esperanto en Jugoslavio (kaj eble ankaŭ mondskale).

Krom la ĉiutaga skiado oni havis ankaŭ abundan aliflankan programon (tage kaj nokte): viziton de Sarajevo kaj ĝia fama bazaro Baŝĉarŝija, akcepto en la fervoja direkcio kaj vizito de Fervoja riparejo kaj moderna regadejo en Rajlovac; vespere okazis koncerto de Fervoja kulturarta societo "Vaso Miskin-Crni", kutima maskobalo, diskutoj pri nukleaj elektrejoj, prezento de Esperanta eldono de la poemo "Espanja, Espanja" dediĉita al la 50a jubileo de internaciaj libervoluloj en la hispana civita milito, prezento de filmoj pri evoluo de fervojoj en SR Bosnio kaj Hercegovino, prelego pri perspektivo de Italaj fervojoj ktp.

La sporta parto estis tre kontentiga, pri kio ĉefe zorgis la naturo kaj suno. Sur belegaj skiterenoj de montaroj Jahorina kaj Bjelaŝnica ĉiu povis trovi "propran" piston kaj skii la tutan tagon laŭ propra volo (kaj povo). La plej bonaj skiantoj kompreneble ricevis konvenajn pokalojn el la mano de fervoja sindikatestro el Sarajevo. La plej bonan rezulton en vira konkuro atingis Andrej Marcinka (Ĉeĥoslovakio), kiun sekvis Milorad Kovaĉević (Sarajevo) kaj Gvozden Sredić (Beograd). La plej lerta (kaj rapida) virino estis Iskra ("fajrero") Petrova el Bulgario sekvata de Ana Čumbelić (Baselo) kaj Denise Happi-Fosso (Francio). Konata film-producento pri ski-semajnoj Hilaire Happi-Fosso ricevis belegan kristalan vazon donace de JAFE, kaj ankaŭ la plej belaj maskoj estis konvene premiitaj.

La sekvontjara (la 29a) IFES okazos en Spitzingsee (apud Munkeno) de la 27.02 ĝis la 5.3.1988.

F.Ero



Transdono de IFES-respondeco:
Fetah Zvirac (Yu) al Fritz Lautenbach (D)





Poŝtkarto kaj poŝta stampo okaze de la JAFE-jarkunveno en Vrnjaĉka Banja.

POETO FAJROKORA



En verko ĉi-titola (Iltis, Saarbrücken, 1983) Marjorie Boulton i.a. faras kompetentan analizon de unu poemo de Julio Baghy. Ni represas ne nur pro ĝia fervoja rilato, sed por ke en la jaro tiom dediĉita al Esperanto sentiĝu respekto precipe al poezio kaj ties malofta fakeca pritrakto:

Valoras studi dum kelkaj minutoj unu el la sufiĉe finitaj, ellaboritaj poemoj de Baghy. Mi elektis "Homo ĉe la reloj", ne ĉar ĝi estus favorata poemo por mi persone - ĝi ne estas; ne ĉar ĝi estus unu el liaj neforgeseblaj poemoj; ĝi kredeble sidas pli en la mezo ol ĉe la pinto de lia multnivela verkaro; sed ĉar ĝi estas studinda, sed ne tiel konata kaj amata, ke oni apenaŭ povas freŝ-okule rigardi ĝin; kaj ĉar ĝi bone ekzempligas ĝuste tiun malbirdecan, konscie intelektan krean laboron de Baghy, kiun mi emfazas en la nuna prelego.

Homo ĉe la reloj

Nur reloj, ĝishorizonte etendaj,
senfine stangoj, barier' de vojo,
tre simpla dom' kvadrata,
en ĝi hometo ŝtata,
surkorte grak' kornika, hunda bojo.

Ĉe reloj tien kaj reen la homo
marŝadas: vivas...Lin fervoj' izolas,
ĉar en deĵora ordo
Li estas rad', risorto;
li tamen iam ridas, eĉ parolas.

Sur reloj pasas preteraj mirakloj:
lin ravas ĉarm' de virino,
saluto gesto vokas,
kisĵeto gaja mokas,
pri kio poste restas rev' en sino.

Sur reloj brue trafikas la Vivo;
kun flag' li tuj aperas kaj salutas.
Dum morna ŝtalgiganto
kun sparkospira vanto,
fiere preterkuras, al li sputas.

Sur reloj poste giganto naniĝas,
formorte ritmas ĝia brumuziko...
Postgapas, ŝultrojn tiras.
al la dom' la hom' reiras;
surkorte hundo bojas al korniko.

La esenca temo de la poemo estas simpatio al homo, kies laboro estas necesa por ke aliaj homoj kontaktu unu la alian, sed kiu izolas lin mem en vivo relative seninteresa.

La strofoformo estas iomete neordinara; ĉar ĝi estas plejparte rimanta strofo, ni emas atendi rimon por la unua verso, sed ĝi neniam venas. Mi suspektas, ke la intenco de la poeto estas ĝeneti nin per eta fonetika seniluziigo, sona metaforo por la sentoj de la fervojisto: venas la ritma trajno, sed ĝi foriras, nenio okazas, la fervojisto restas kun ia nebula deziro nekontentigita. Mi ankaŭ suspektas, ke Baghy intencis, ke la ritmo iom sugestu la ritmon de trajno, kaj la kreskantan kaj malkreskantan bruon kiam ĝi alvenas, foriras.

La strukturo de la poemo estas kvazaŭ malgrandskale cikla. Estas nenio; trajno alvenas; trajno foriras; estas nenio. Ĉe la komenco, jen la fervojisto, kaj sola escepte de la hundo kaj la korniko; ĉe la fino, restas nur tiuj, kiuj ĉeestis komence. homo, hundo, korniko. Tiun ciklon Baghy sugestas koncize, sed kun sufiĉe vivaj bildoj.

Pluraj vortoj estas iom subtile implicaj: *kvadrata* domo sugestas ian minimumecon - la fervojisto havas de la ŝtato la loĝejon, kiun li bezonas; sed dometon sen ia fantazio, individueco, lukseto; dometon tian, kian burokrato preskribis laŭ reguloj. *Homo ŝtata* sugestas samtempe gravecon kaj malgravecon, dignon kaj senindividuigon. La hometo havas respondecan postenon; sed kiel homo, li estas eta; li gravas nur kiel ilo de la ŝtato. (Certe ni bildigas lin en fervojista uniformo, kvankam Baghy nenie mencias lian kostumon). La metaforo de homo kiel peco de maŝino, kiel en *rad'*, *risorto*, ne estas nova; sed iom interesa estas la sugesto ke jen, la granda trajno estas unu maŝino, sed ekzistas alia maŝino, la administracio, en kiu tiu fervojisto estas malgrava ero. *Eĉ* parolas, milde ironia, proksimume diras al ni, "*sed* tiu maŝinero tames estas homo, jes, reala, kompleta homo - mirinde, ĉu ne, ke li restas reala homo?" *Preteraj* estas veke surpriza adjektivo; iom surprizas nin tiu adjektivigo de prepozicio/prefikso; sed ni tuj komprenas: multaj interesaj, ekscitaj eventetoj okazas rilataj al la trajnoj, sed por la fervojisto ĉio estas aliloke ... *Sputas* sugestas insultan geston.

La fervojisto kies tasko estas prizorgi la lokon, kie la fervojo transiras la ordinaran vojon, ne estas la plej kompatinda el tiuj, kiujn Baghy priskribas. Li havas postenon, eĉ respondecan; li ne estas malsata do, aŭ senhejma; li havas lokon en la socio; li havas amikon, hundon, kaj foje ian agrablan momenton, eventeton kiam iu svingas manon al li aŭ li momente vidas belulinon; li rajtas almenaŭ trankvile revi..... Kaj Baghy ne troigas la tragedion de lia sorto; li ne estas mizera animo, aŭ antaŭ la tribunalo, aŭ mortanta en Siberio. Sed, senteme, subtile, ne nigre-blanke sed per nuancoj de grizo, Baghy petas ian moderan kompaton por tiuj, kiuj devas fari monotonan laboron, vivi seneventajn, senkolorajn vivojn, por ke ni aliaj havu la diversajn aranĝojn de la vivo.... Kaj, kvankam mi konsideras la poemon bona, ne bonega, ĝi ŝajnas al mi poemo memevidente tre zorge elpensita, por kiu Baghy vere pesis siajn frazojn.

Marjorie Boulton

TRI DISTINGOJ EN BULGARIO

Kiel ni eksciis el "Bulgara Esperantisto", en decembro 1986 estis honorigitaj tri "veteranoj" bone konataj al multaj IFEF-anoj: Georgi Dolapĉiev, Anani Anev kaj Donĉo Ĥitrov.

G.Dolapĉiev estis multjara prezidanto de nia bulgara landa asocio, sed ankaŭ dumtempe de Bulgara Esperantista Asocio, LKK-prezidanto de la 20a IFEF-kongreso Varna (1968) kaj grave kunlaboris en la LKK de la 36a IFEF-kongreso 1984. Multrilate li helpis al la Esperanto-movado en sia lando, elstaris ankaŭ kiel tradukisto. Kaj ĉiam li estis fidinda homo kaj amiko.

A.Anev kiel aktoro de la Bulgara Esperanto-teatro ne nur unu fojon ĝojigis la partoprenantojn de IFEF-kongresoj per sia altkvalita arto kune kun sia vivkunulino B.Beleva.

D.Ĥitrov estas konata al ni el la 36a IFEF-kongreso en Slanĉev Brjag, kie li gvidis la gazetaran servon, la gazetar-konferencojn kaj organizis la filmadon de la kongreso.

IFEF gratulas iom malfrue, sed des pli sincere al la tri "veteranoj" kaj deziras al ili, ke ankoraŭ longtempe ili havu okazon, povi agadi por la nobla afero kara al ili.

IFEF-prezidanto

Poul Thorsen

BLINDE TRA BALKANO

Unu el la kontribuaĵoj por la Literatura Konkurso "BONVOJAĜU" dum la 37a IFEF-kongreso, Vejle, 1985.

Bulgario povas esti aparta rilate al vojaĝado. Tie oni travivas kaj transvivas ĉiajn gradojn de primitivismo ĝis luksismo en turista vivo - eĉ povas tre bonfarti, se oni lernas eviti la jahurton 21 fojojn semajne. Sed nesuperebla montriĝas la samideanismo bulgara. Ĝi transas ĉiun videblan kaj nevideblan limon per insista regalo de pano, salo kaj similaj delikataĵoj kiel samideana bonvenigo sur ĉiu trapasita stacia kajo.

Tiel antaŭ jaroj en frua mateno duope ni staris en la Sofia stacidomo, kie devis akcepti nin samideano por akompani al la fama Rila monaĥejo ĉ.120 km for. Kompreneble ni ekkonis lin per verda stelo, sed bulgara paradoksemo: Nia gvidanto kun sia blanka bastono evidente estis blinda. Tial por daŭrigi ni devis helpi **lin** per biletoj, indikiloj, horloĝo k.s., dum li suverene kompetentis peri ĉian lingvan aferon. Interesa simbiozo!

Tute bonhumore ni atingis Rila, urbeto kun 3000 loĝantoj krom porkoj kaj azenoj surstrate. Tiutempe la tamburisto de la municipo digne persistis inter la porkoj por disvoĉi aktualajn komunikojn. Por ni la plej aktuala informo estis: **Malaperis la fervojo!**

De tiu ĉi pieda punkto de plej alta montaro bulgara, **Rodopo** (3000 m), fervojeto devus plutransporti nin al la izola monaĥejo, sed inundego de la montrivero katastrofe forigis kaj relojn kaj trakon. Tamen spite al la tamburistaj avertoj ni decidis piedumi inter la deklivojn la restantajn 22 km. - Eĉ se la fama monaĥejo jam staris 1000 jarojn, ĉu ĝi atendos nian iaman revenon?

Verdire, ne nur reloj kaj trako estis forlavitaj, sed plene la unua vilaĝo, **Pastra**. Tra la torentoj ankoraŭ tumultis kompatindaj besto-kadavroj, bareloj, mebloj kaj ne-difineblaj havaĵoj. Ie en kaskado ni sukcesis surterigi kasaparaton de loka kooperativo. Loka fiŝkaptisto promesis prizorgi ĝin. Krom li ni vidis neniun vivantan estaĵon, nur de la mortinta fervojeto reloj kaj ŝpaloj groteske serpentumis teren, akven, aeren.

La vojo ĝenerale estis en trapasebla stato, do kuraĝe ni daŭrigis supren, ĉiam supren tra nedensaj arbaretoj. La blindulo por kiu estis natura afero ignori ĉiujn obstaklojn konstante estis la plej optimista. Kantetante li svingis sian blankan marŝal-bastonon kiel signalon al nia triopa taĉmento persisti, nur rekte, kuraĝe kaj ne flankiĝante ...

22 km supren tamen estas longa marŝo, tiom pli kiom oni ofte devas laŭiri trakon, kiam vojo ne plu estas, kaj inverse. Ni ja laciĝis, sed ne nia kunulo. Ekmallumiĝis, sed ankaŭ tiu fakto pro evidenta kaŭzo ne ĝenis la nevidanton. Al li koncernis nek sinistro nek danĝeroj. Gaje li rakontis anekdotojn pri burleskaj avaruloj el Gabrovo,*) fabelojn pri pli frutempaj monto-monstroj kaj pli timige: ofta apero de lupoj en la regiono.

Ĉio ankoraŭ bona. Tamen hezitis, hezitadis aperi la monaĥejo kaj same la luno. La densan mallumon nur penetris miriadoj de flugantaj insektoj. Lucioloj? Lampiroj? Ni kaptis kelkajn. De la posta parto sparkis fosforeska lumo, kaj per salivo ni ŝerce fiksis la insektojn en figuro de stelo sur la fruntoj unu de la alia. Por blindulo tia ŝerco kompre-

*) Ili entombigas mortintojn nur duone, tiel ŝparante tomb-monumentojn.

neble estas sensignifa, eĉ stulta ludo, sed la artifiko almenaŭ helpis konstatadi la situon de li. Ĉesis la rivereto. Absoluta silento regis. Ĉu nia vojo kundukas tra la ĝusta valo?

Soifo, malsato delonge kunmarŝis, kaj miaparte mi tiom lacis, ke se ne ĉirkaŭis t.n. egipta mallumo, estus konstatebla kreskanta simileco inter mi kaj mia pasportfoto.

Fine, finfinege unu mizera lampeto anoncis la proksimon de la arde sopirita sanktejo. Fermita la ĉiela pordego! Tamen per longa manipulado de primitiva sonoril-ŝnuro ni atingis dormeman pordisto-fraton, kies longbarba, neafabla vizaĝo deklaris la gastejon ŝlosita.

Ni insistis - precipe efikis la blinda elokvento - kaj last-laste atingis, ke en la pordega ĉambro povis esti je nia dispono du-tri kuŝejoj. Pri lavo, manĝo, trinko neniu parolo. Mia gorĝo estis sekec-trafita ĝis muto, sed la blindulo ne kaŝis sian ĝojon pro la bonŝanco loĝi en komuna ĉambro. Ĝenema virino ja nek por li nek por ŝi povis esti problemo. Neniu kontraŭargumentis. La pordisto limigis sian servon je acida livero de kuponoj nur por morgaŭa regalo, kaj li postulis plenigon de atestoj pri ĉies idento. Burokrate li ordonis ankaŭ al la blindulo subskribi. Kaj vere, tiu faris, zorge, per tre kuriozaj, skarab-similaj literoj, aldonante
- komfortaĵo sola en nia ekskluziva tranoktejo.

Ankoraŭ ekdormante mi aŭdadis la senlaculon felietoni siajn rememorojn: Kiel knabeto miopega li lernis de la patro la cirilan alfabeton sole per legado de la biblio. Por la multkapa familio haveblis nur unu ekzemplero, do la infanaro dense sidis en rondo dum la parkerado.- Hazarde lia loketo premiĝis al la kontraŭa flanko de la teksto, do tiel li lernis surkape la literojn, tiel li legis kaj ankoraŭ skribas ilin inverse.

- Kaj ĉu vi eble konas la historion pri la ŝafisto, kiu pro veteraĉo rifuĝis en monaĥinejon? li daŭrigis.
- Ili ne volis lasi lin dum tri tagnoktoj, ĝis laste, elĉerpita, li rompis fenestron por forrampi de la loko kiel kvarpiedulo. - Cetere nuntempaj monaĥoj vivas sub multe pli liberalaj normoj: fumas, drinkas kaj mi ne scias kion.... Iam en junulgrupo junulino portis vir-vestojn, kaj dum tranoktado en tiu ĉi abatejo la junuloj volis nur por moki testi la moralan forton de la monaĥoj, do ili ....

Mi jam ne aŭdis la finon de lia fabelumado, ĉar senfina. Ne gravas. Per si mem li estis vivanta fabelo.

Matene vekis nin obtuza frapetado sur bretoj anstataŭ sonoriloj. Jam atendis nin freŝe kuirita tritiko dolĉa de la nova rikolto. Frandaĵo. Al tiu ĉi rakonto ne apartenas detaliĝo rilate al la belega bizanca baziliko sub oraj kupoloj. Trezoro de ortodoksa eklezia arto. Supraĵe - tre supraĵe - ni kisis la ostozan manon de Sankta Ivano, ermito fondinta la sanktan ermitejon antaŭ mil jaroj. Tro rapide rapidis la horloĝo inter la multaj mirindaĵoj de tiu ĉi Ŝangrila-simila valo ĉirkaŭita de neĝe kronitaj montoj.

- - - - -

Restas rakonti nian aventureton kun **la skarabo**.

22 km denove ni migris sub kruela suno, tra arbaroj tiel diafanaj, ke ombro forestis. Nun en heleco la arboj estis rekoneblaj kiel kverkoj.- Tie riprozante mi ne sen posta efiko eksidis sur grandega, brun-blua skarabo: **Lucanus cervus**, tre nekoninda pli intime pro longo de 7 cm kaj fortimpresaj preniloj en formo de cervo-kornoj, sesoble disbranĉitaj. Vireca, tre agresa.

Per branĉetoj ni superruzis la specimenon kaj kunportis kiel trofeon pri nia ekspedicio. Sed per tiu aŭdaco nur plifortiĝis niaj plagoj.

Alumetujo tute ne sufiĉis por en-

karcerigi la animalon. Iom pli taŭgis trovita ligna skatoleto. Sed nokte en Sofia hotelo interrompis nian dormon insista, tro klarigebla ronronado **Lucanus** traronĝis sian prizonon, kaj nur kun ekstrema peno estis rebridebla.

Por la tago de hejmenveturo ni devis mobilizi konstruiston de speciale fortika kesto por kaŝi en la kofro. La ĉefa rezulto estis, ke eĉ ne unu pasaĝero fermis okulon en la dormvagono dum la tuta nokto.

En la frua mateno fine du abomenaj tentakloj trarompis la kofro-muron, kaj la cervaĉo eskapis en angulon de la kupeo. Kiam tie ĝi ekmordis la lignovandon, signoj de ioma paniko ekestis inter la pli proksimaj vojaĝantoj. Necesis rapide forlasi strategion favore al taktiko. Sen plua pripensado mi decideme elĵetis tra fenestro la skarabon. Neniuj vunditoj. Sed bedaŭrinde pro la urĝo ne eblis konstati, ĉu la bruto trafis kverkojn, ĉar kiel konate nur tie ĝi kapablas sin nutri.

Poste per enciklopedio mi plisaĝiĝis, ke lukanoj bedaŭrinde ne plu vivas en mia lando, ke ili ne flugas. Vana do mia plumpa provo perturbi ekologian ekvilibron. Apenaŭ nia malfacila amiko balkana kun sia nebridebla temperamento kontribuas, kontribuos al ekesto de nova surprize fortika specio en la pacaj nordaj landoj.

KULTURMEDAILLE
DER STADT LINZ

verliehen.

Linz, am 12. März 1987



KULTURMEDALO POR JOHANN GEROLDINGER

La 12an de marto 1987 la urbestro de la aŭstra urbo Linz subskribis dokumenton, kiu honorigas kolegon Johann Geroldinger per la Kulturmedalo de la urbo Linz.

La medalon li ricevis, ĉar la urbo agnoskas liajn kulturajn agadojn dum jardekoj, i a en la Esperantomovado. Li ja kunfondis la skisemajnojn kaj iniciatis la Linz-an Esperantomonumenton, inaŭguritan en 1965.

Ni kore gratulas al kolego Geroldinger.

PRI LA 40A IFEF-KONGRESO

La franca kongresa komitato, sub prezidanteco de Pierre Robiolle, aktive preparas la 40an IFEF-kongreson, kiun oni invitas al suda Francio por okazigo dum la tagoj 4a ĝis 11a de junio 1988.

Oni trovis urbon en suna regiono, kun favoraj prezkondiĉoj, kun kongresa palaco proksime de la urba centro, meze de bela parko.

600 kongresanoj povos tranokti en la koro de la urbo.

Ni esperas, ke la IFEF-komitato akceptos la inviton.



ARANĜOJ

En Zagrebo (YU) Kroatia Esperanto-Ligo okazigas ampleksan aranĝaron:

Majo 8.-10.:	Semajnfina kurso laŭ Zagreba Metodo.
- 13.:	Malfermo de ekspozicio de ĉinaj infanlibroj.
- 9.-15.:	Internacia vendekspozicio kadre de INTERLIBER-Librofoiro de Esperanto-eldonantoj kaj simpozio "Turismaj libroj en Esperanto".
- 16.-17.:	(En Kumrovec) Kultura festivalo de Esperanto-Junularo.
Junio 5.- 8.:	Seminario por novaj profesiaj instruistoj
- 6.- 7.:	Preparo seminario por kursgvidantoj.
- 12-14.:	Semajna kurso laŭ Zagreba Metodo.
- 17.:	Vespero de Spomenko Stimec.
Julio 4.- 5.:	Grupa mongrimpado sur monto Triglav (2800 m).
- 5.-20.:	Ekspozicio "Sporta gazetaro el la mondo".
- 9.-20.:	Kursoj por eksterlandaj kaj jugoslavaj gastoj dum Universiado.
Aŭgusto 2.-21.:	Ekspozicio pri Esperanto en la mondo.
- 2.- 9:	Centra Internacia Aranĝo "100 jaroj de Esperanto-Kulturo" - Dudeka Pupteatra Internacia Festivalo (8 teatroj en Esperanto) - festivalo de profesiaj kaj amatoraj teatroj - festivalo de Esperanto-filmo kaj televidaj Esperanto-elsendoj - du koncertoj de Esperanto-kantistoj - foiro de esperantaĵoj - literatura vespero
- 2.- 5.:	Internacia scienca simpozio "Komunikproblemaro en internaciaj organizaĵoj, precipe en UN kaj ĝiaj fakorganizaĵoj".
Aŭgusto 7.- 9.:	Semajnfinaj kursoj laŭ Zagreba Metodo.
- 9.-16.:	Turismaj aranĝoj tra Jugoslavio.
Septembro 9.-10.:	Pupteatra prezento de Niŝa Pupteatro.
- 11.-13.:	Semajnfinaj kursoj laŭ Zagreba Metodo.
Oktobro 9.-11.:	Semajnfinaj kursoj laŭ Zagreba Metodo.
- 14.:	Prezento de libro "Esperanto en la porpaca agado".
- 17.-18.:	Festo pri 30 jaroj de Studenta Esperanto-Klubo de Zagrebo.
Novembro 11.:	Prezento de sciencfikcia libro "O".
- 13.-15.:	Semajnfina kurso laŭ Zagreba Metodo.
- 27.-30.:	(en Pula) Internacia festivalo de filmo-foto-video.
- 28.-30.:	(en Zadar) Seminario por kursgvidantoj.
Decembro 11.-13.:	Semajnfina kurso laŭ Zagreba Metodo.
- 15.:	Koncerto de jugoslavaj kantistoj cele al popularigo de Esperanto.

Informoj ĉe Kroatia Esperanto-Ligo, Amruŝeva 5/I, YU-41000 Zagreb aŭ Internacia Kultura Servo, P.F.499, YU-41000 Zagreb.

2a Praga Aprila Renkontiĝo

okazis en la ĉeĥoslovaka ĉefurbo Praha 11an-12an de aprilo 1987. Sabate je 17a aprilo amuzvespero kun muziko, tombolo ktp, kaj dimanĉe promeno tra la historia parto de Prago. Aranĝis Fervojista sekcio de Ĉeĥa Esperanto-Asocio.

FERVOJA KORESPONDA SERVO

J.Demissy, 18 avenue de Lieutenant Bourguignon, F-55600 Montmedy.

Indiku viajn nomojn, aĝon, adreson, en kiuj landoj vi deziras korespondantojn, kaj pri kiaj temoj. Aldonu internacian respondkuponon.

NIAJ JARKUNVENOJ

BEFA (Belgio)

En 1987 BEFA festos sian 35an datrevenon. Tiu okazos en Blankenberge 24an-26an de aprilo 1987. Kongresejo estas Vacantieoord "Duinse Polders", A.Ruzettelaan 195, B-8370 BLANKENBERGE.

En la programo troviĝas i.a. piedpromenado en la dunoj kaj en la urbo, duontaga ekskurso al Bruĝo, ĝenerala kunveno de BEFA, prelego kun lumbildoj pri Ĉinio, kaj dimanĉe solena kunveno okaze de la 35jariĝo. Informojn donas Raimond Steenhout, Pamelstraat 296, B-9400 NINOVE.

DEFA (Danio)

Dum la tagoj 8a-10a de majo 1987 okazos la Dana Esperanto Jarkunveno kaj lige al ĝi DEFA okazigos sian ĝeneralan kunvenon la 9an de majo. La cetera programo enhavas i a prelegon de Victor Sadler, kaj alia prelego, ambaŭ pri la DLT-projekto, kaj distradon de la magiisto Trixini.

EL LA FERVOJA MONDO

Pento en Siera-Leono

Siera-Leono, malgranda ŝtato en okcidenta Afriko, malfunkciigis en 1976 sian publikan fervojreton, kiu havis traklarĝon de 762 mm. La registaro elektis ŝosetransportadon kiel solan teran transportsistemon.

Tamen la vojreto ne estis sufiĉe amplekse elkonstruita kaj la ekzistantajn vojojn oni ne sukcesis bonteni. Rezulto estas baldaŭa trafika ĥaoso.

Feliĉe oni ne malkonstruis trakojn kaj aliajn firmajn instalaĵojn, kaj nun la prezidento deziras revivigon de fervoja trafiko en la lando. Oni petis helpon de Ĉinio, kiu ja antaŭe helpis en afrikaj fervojprojektoj, precipe en Tanzanio.

(Laŭ la dana fervojsindikata revuo VOR STAND).

NEKROLOGOJ

Granda amiko forlasis nin!

Tiel anoncas "esperanto-fervojisto", la organo de FFEA, la forpason de **Yngve FORSLUND**. Kaj Gérard Horn daŭrigas:

Granda konsterno frapis min. Grava malsano subite ĉesigis la korbatojn, la ekridojn, la gajan humoron de Yngve.

Mi rememoras lian agadon en Skellefteå, okaze de la IFEF-kongreso en la jaro 1976. Tiam li streĉe laboris, kun helpo de Josette, por ĉies plezuro kaj bonfarto. Li baraktis, por ke la kongreso estu sukcesa. Sed tiu forta sindonemo ne venkis lian gajecon kaj lian modestecon.

Li mortis 69jaraĝa. Lia personeco restos en nia memoro, ĉar tiu, kiu renkontis lin, ne povis resti indiferenta. Sveda en lia profesia vivo, franca en lia emeriteco, sed ĉiam fervora esperantisto.

FFEA kaj IFEF perdis amikon. Kondolencon al la familio. Li ripozu en paco.

IFEF

Cor Broekman

La 17an de aŭgusto 1986 tute neatendite forpasis nederlanda kolego **Cor Broekman.**

Li fariĝis 74jara, estis tre aktiva pri Esperanto kaj estis la unua prezidanto de FERN (1946-1948).

Ekde 1976 ĝis sia morto li gvidis la terminaran laboron en Nederlando, kaj sub lia gvidado oni tradukis la terminojn de la litero "S".

Ni perdis kapablan esperantiston kaj karan amikon.

Kvankam malfruas la informo, ni kondolencas al la familio kaj al FERN.

IFEF

SCIENCA-TEKNIKA KONFERENCO EN 1988

Instituto de fervojesploroj en Praha sendis al IF la jenan leteron, subskribitan de ties direktoro, d-ro inĝ Jiři Vysloužil:

Estimataj kolegoj,

mi emas informi vin, ke Fervoja Esplorinstituto kunlabore kun Domo de Tekniko ĉe Ĉeĥoslovaka scienca-teknika asocio Prago aranĝos dum la tagoj 1988 - 10 - 04/06 en urbo Pardubice konferencon, kies temo estos "Sciencteknika evoluo en fervoja trafiko" direktita al progresivaj elementoj de fervoja tekniko kaj ilia provado.

Enkadre de la konferenco la partoprenantoj ekskursos al Fervoja provrondo de la Instituto, apartenanta al unikaj fervojaj provcentroj.

Kiel laborlingvoj dum la konferenco funkcios la ĉeĥa, la rusa, la germana. Por subteni la rezolucion de UNESCO XI.4.4.218 el novembro 1985 pri Esperanto, alvokanta membrajn ŝtatojn elprovi ĝin en praktikaj aplikoj, ankaŭ Esperanto estas prove plua laborlingvo, kondiĉe, ke aliĝos almenaŭ 5 eksterlandaj partoprenantoj kun kontribuaĵoj havantaj kaj fake kaj lingve bonan nivelon.

Pluajn informojn vi ricevos je la adreso: Fervoja Esplorinstituto, U Lužického semináře 3, CS-118 57 Praha 1. Al tiu adreso bonvolu sendi ankaŭ antaŭaliĝilon kun konciza enhavo de via prelego.

Mi esperas, ke vi informos pri nia konferenco ankaŭ pluajn al vi konatajn fakulojn. Samtempe mi antaŭĝojas vian eventualan ĉeeston dum la konferenco.

Sincere via,
Dro-Inĝ Jiří Vysloužil
Direktoro de la Instituto

ENHAVO



1887-1987 Centjara Jubileo de Esperanto

Redaktofino por la venonta IF, kiu aperos en julio, estas 5.6.1987.

Presejo: Gefion Tryk, Tømrervænget 7, DK-4700 Næstved